Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2458

Vragen van de leden **Visser** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Stad klaar met tunnelmalaise»* (ingezonden 17 april 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 3 juni 2015). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2229.

Vraag 1
Kent u de berichten «Stad klaar met tunnelmalaise»[1] en «Rover: maat is vol met treinstoringen Schiphol»?[2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Klopt de berichtgeving dat gemiddeld dertig keer per maand het verkeer voor de Coentunnel stilstaat vanwege een te hoge vrachtwagen? Zo nee, hoe vaak zijn er in het afgelopen kwartaal dan stremmingen ontstaan voor de Coentunnel, van welke duur zijn deze en wat zijn hiervan de oorzaken? In hoeverre is dit een toename of afname in vergelijking met kwartaal één in 2014?

Antwoord 2
Het verkeer voor de Coentunnel staat tussen de 25 en 30 keer per week stil als gevolg van een te hoge vrachtwagen. Het betreft dus een hoger aantal. Er is geen vergelijking mogelijk omdat in het eerste kwartaal van 2014 alleen de nieuwe Tweede Coentunnel in gebruik was. De gerenoveerde Eerste Coentunnel is juli 2014 geopend. Het aantal keren dat een hoogtemelding leidt tot een daadwerkelijke file, langer dan 2 kilometer, is beperkt. De hinder varieert van enkele minuten tot 20 minuten. In het geval van het laatste is er natuurlijk sprake van behoorlijke hinder maar het aantal lange files dat daadwerkelijk veroorzaakt wordt door een hoogtemelding is gering. De

1 Telegraaf, 10 april 2015: http://eservice-data.solidam.com.s3-website-us-east-1.amazonaws.com/publication/telegraaf/native-app/issue/2015/04/10/0002/public/frame/7cef32a73143ce2ea886d12c5a74eeb955fab34e.html
2 https://www.rover.nl/actueel/819-rover-maat-is-vol-met-treinstoringen-schiphol

ah-tk-20142015-2458
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

verkeersintensiteit op het wegennet rondom Amsterdam is filegevoelig. Hoogtemeldingen tijdens de spits dragen natuurlijk niet bij aan een goede doorstroming en de berichtgeving hierover doet geen recht aan het feit dat we met veel inzet werken aan optimale bereikbaarheid van de hoofdstad. De eerder ingezette maatregelen om in overleg te gaan met de sector, de handhaving en de technische middelen te verbeteren, hebben bij de Coentunnel nog niet zichtbaar tot resultaat geleid. De hoogtemeldingen leken daar begin dit jaar af te nemen, de laatste periode is er weer een stijgende trend. Om deze reden zal ik de monitoring van de stremmingen bij de Coentunnel intensiveren. De resultaten hiervan zal ik analyseren om na te gaan of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn. Ik verwacht dit in het derde kwartaal van dit jaar af te ronden.

Vraag 3
Hoe vaak zijn er in het afgelopen kwartaal stremmingen ontstaan voor de Schipholtunnel? Van welke duur zijn deze en wat zijn hiervan de oorzaken? In hoeverre is dit een toename of afname in vergelijking met kwartaal één in 2014?

Antwoord 3
In de Schipholtunnel vonden in het afgelopen kwartaal zes stremmingen plaats. Eén verstoring in de tunnel werd veroorzaakt door de Tennet stroomstoring op 27 maart, vijf door rook- en brandmeldingen. Zie voor de oorzaken en de duur van de verstoringen de onderstaande tabel. In het eerste kwartaal van 2014 waren er twee verstoringen als gevolg van een brandmelding in de Schipholtunnel.

Datum	22/1	3/2	13/2	23/2	22/3	27/3
Type storing	Rook/brandmelding	Rook/brandmelding	Rook/brandmelding	Handbrandmelder ingedrukt	Rook/brandmelding	Stroomstoring
Oorzaak	Vaste rem trein station Schiphol	Vaste rem trein station Schiphol (zichtbare rookontwikkeling)	Defecte ventilator trein op station Schiphol	Persoon zat klem tussen treindeur (instappen tijdens het sluiten van de deuren). Iemand op het perron wilde ingrijpen om te voorkomen dat de trein zou vertrekken en drukte een handbrandmelder in.	Brandlucht waargenomen door machinist in trein.	Stroomstoring TenneT Noord-Holland
Duur	22 minuten	51 minuten	1 uur 16 minuten	23 minuten	45 minuten	1 uur 56 minuten

De afgelopen jaren is een dalende trend in het aantal (onterechte) rook- en brandmeldingen in de Schipholtunnel waar te nemen. Alleen het eerste kwartaal van 2015 kende opnieuw een hoog aantal storingen.

Vraag 4
Is er sprake van een toe- of afname van stremmingen voor verkeerstunnels? Wat zijn de oorzaken? In hoeverre spelen de nieuwe eisen met betrekking tot de tunnelveiligheid hierin een rol? Deelt u de mening dat met de vele stremmingen en files voor deze tunnels enorme economische schade wordt veroorzaakt?

Antwoord 4
Landelijk neemt Rijkswaterstaat geen stijgende of dalende trend waar in het aantal stremmingen van verkeerstunnels. De voornaamste oorzaken voor stremmingen van tunnels zijn hoogtemeldingen, verkeersdosering en sporadisch technische storingen of incidenten. De nieuwe tunnels worden hoger gebouwd waardoor hier relatief weinig of geen hoogtemeldingen voorkomen. Voor deze nieuwe tunnels gelden vaak wel omgevingsafspraken in het kader van tunnelveiligheid om geen file in tunnels te laten staan. Mocht een bestaande file dreigen terug te slaan tot in de tunnel, dan wordt

de tunnel tijdelijk gestremd. De toepassing van veiligheidscriteria wil ik ook niet ter discussie stellen. Omwille van een veilige afhandeling van het verkeer en het voorkomen van verdere constructieve schade aan de weg of tunnel zal ik deze blijven toepassen.

Vraag 5
Klopt het dat de gemeente Amsterdam een inventarisatie maakt van de schade als gevolg van stremmingen voor de Coentunnel en de Schipholtunnel? Zo ja, kunt u deze informatie gebruiken om een indicatie te maken van alle kosten die gepaard gaan met de stremmingen bij Nederlandse verkeerstunnels? Zo ja, kan er worden aangegeven waar deze financiële schade neerslaat? Bent u bereid deze informatie naar de Tweede Kamer te sturen?

Antwoord 5
Voor zover bekend is de gemeente Amsterdam geen inventarisatie aan het maken zoals u deze noemt. De fysieke schade die wordt veroorzaakt aan wegtunnels wordt waar mogelijk verhaald op de veroorzakers. Ik heb verder geen beeld van de economische schade van dit specifiek type incident op de weginfrastructuur. Ik verwijs hierbij tevens naar mijn antwoord bij vraag 4.
Er kan geen indicatie gemaakt worden van de kosten van storingen bij spoortunnels. Het is op dit moment nog niet mogelijk om de maatschappelijke kosten van verstoringen op het spoor inzichtelijk te maken. Tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 19 maart jl. heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu u toegezegd de mogelijkheden te bezien om deze in beeld te brengen. Samen met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) worden de mogelijkheden momenteel onderzocht. Zodra hier meer over bekend is, zult u daarvan op de hoogte gesteld worden.

Vraag 6
Kunt u reflecteren op de stelling van Rover dat de aannemer van de Schipholtunnel aansprakelijk moet worden gesteld voor de slechte prestaties ten aanzien van de beschikbaarheid van de Schipholtunnel?

Antwoord 6
Wat het belangrijkst is, is dat Schiphol goed bereikbaar is per trein. ProRail en de aannemers zijn ervoor verantwoordelijk dat het onderhoud en de infrastructuur daar in ieder geval geen belemmerende factoren voor zijn. ProRail heeft onlangs uitgebreid met de betrokken aannemers gesproken. Tijdens dit gesprek werd de noodzaak van een grotere alertheid en scherpte in de spoordriehoek Amsterdam – Utrecht – Schiphol breed gedeeld. Er zijn afspraken gemaakt om de storingen verder terug te dringen en sneller ter plaatse te zijn als er iets aan de hand is. Hoewel ProRail weliswaar aannemers kan beboeten bij wanprestatie en indien dat noodzakelijk is ook doet, is het gesprek aangaan in dit specifieke geval de beste manier om in gezamenlijkheid de bereikbaarheid van Schiphol per spoor te verbeteren.

Vraag 7
Klopt de berichtgeving dat de sensoren in de Schipholtunnel en Coentunnel vals alarm slaan? Zo nee, zijn de hoogtedetectiesystemen nog steeds goed ingesteld en functioneren deze juist?[3] Zo ja, ziet de Minister nog steeds geen aanleiding om aanvullende (technische) maatregelen te nemen voor het verminderen van de hoogtemeldingen en daarmee de files en stremmingen? Zo ja, aan welke maatregelen kan gedacht worden en op welke termijn zouden deze doorgevoerd kunnen worden? Zijn er gesprekken met Prorail inzake het beheer en onderhoud van de Schipholtunnel? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
Nee, voor de Coentunnel klopt dat niet: de hoogtedetectiesystemen van de Coentunnel zijn goed ingesteld, functioneren correct en veroorzaken geen «false alarms» (valse meldingen door het systeem zonder aanwezigheid te hoge vrachtwagen).

---

[3] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2918

Er zijn geen sensoren in de Schipholtunnel die vals alarm geven. ProRail overlegt regulier met IenM, de metropoolregio Amsterdam, NS en Schiphol in het kader van de Verbeteraanpak bereikbaarheid Schiphol per OV die de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu vorig jaar is gestart. U bent per brief van 2 juni 2014 hiervan op de hoogte gesteld (Kamerstuk 29 984, nr. 488). Op 29 april jl. heeft de Staatssecretaris zelf met deze partijen, Rover en de Veiligheidsregio Kennemerland gesproken over de bereikbaarheid van Schiphol per OV en de Schipholtunnel. In dit gesprek is de noodzaak van verdere maatregelen besproken. U zult op een later moment hier per brief nader over worden geïnformeerd.

Vraag 8
Heeft Rijkswaterstaat al contact gezocht met de transportsector om de problematiek van te hoge vrachtwagens te bespreken? Zo ja, wat is de uitslag van deze gesprekken? Zo nee, waarom niet en wanneer zullen deze gesprekken wel plaatsvinden? Wat zijn de ervaringen in Rotterdam waarbij bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's) vrachtwagenchauffeurs een boete kunnen opleggen wanneer hun vrachtwagen te hoog is en ze toch door een tunnel rijden? Is landelijke uitrol van deze maatregel niet wenselijk?

Antwoord 8
Ja. Rijkswaterstaat heeft contact met de transportsector en zij hebben afspraken gemaakt over de communicatie richting de sector en de achterban van de transportsector.
Het experiment in Rotterdam is gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid door de Weginspecteurs van Rijkswaterstaat handhavingsmogelijkheden te geven. Binnen dit experiment wordt gehandhaafd op twee overtredingen:
1) rood-kruisnegatie,
2) oneigenlijk stilstaan/parkeren op de vluchtstrook.
Het handhaven op hoogtemeldingen zit hier niet bij. Op basis van de uitkomst van het experiment wordt bepaald of de handhavingsbevoegdheid breder wordt uitgerold en op welke terrein dit toegepast wordt. Dan zal worden bekeken of het ook op andere terreinen dan bovengenoemd wenselijk is.